
DOI 10.15826/qr.2015.3.112

УДК 94(470)"19/..." +94(410)"19/..."
+622(470.5)

Ольга Ермакова

**ПРОТИВНИКИ ИЛИ СОЮЗНИКИ?
КРЫМСКАЯ ВОЙНА И БРИТАНСКО-РОССИЙСКОЕ
ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО НА УРАЛЕ¹**

Olga Ermakova

**ENEMIES OR ALLIES? THE CRIMEAN WAR AND BRITISH-
RUSSIAN TECHNICAL COOPERATION IN THE URALS**

This article studies one aspect of British-Russian cooperation between the 1840s and 1850s, involving the exchange of technical staff. The research is based on clerical records and act sources, deposited in archival materials of central and local governmental bodies of the Russian mining industry. The specific features of cooperation are illustrated by examples of service of Englishmen at Ural factories. The author analyses circumstances of recruitment and conditions of work of high-qualified engineers as well as of ordinary masters. During the period in question, Englishmen were the most requested specialists because they were thought to possess advanced technological experience and knowledge. Such a perception extended to all, not just to the representatives of professions requiring the highest education and qualification. In the second half of the 1840s – early 1850s, a team of shipbuilders led by the engineer, James Carr, worked in the Ural plants. During this period the Russian government actively invited mechanics, hammer workers, molders and masters of puddling. Englishmen often were appointed to higher positions to deal with the technical part of Ural state factories. The exchange of experience was carried out during the common work of British and Russian engineers and masters as well as in the process of training. The paper displays the ambiguity of such interaction and difficulties, which arose due to faults of either one or the other side. The sources, documenting

¹ Статья подготовлена в рамках реализации гранта Правительства РФ по привлечению ведущих ученых в российские образовательные учреждения высшего профессионального образования и научные учреждения государственных академий наук и государственные научные центры Российской Федерации (Лаборатория эдиционной археографии, Уральский федеральный университет). Договор № 14.А12.31.0004 от 26.06.2013 г.

recruitment and dismissal of foreigners, describe cases when the hiring of invited specialists did not bring the expected results. The author reveals the reasons and consequences of failed attempts of using British technological experience at Russian plants. Among them include technical unpreparedness of the Ural industry, the inconsistency between the qualification of foreigners and the tasks for which they were invited and finally insufficient awareness of the Russian side concerning the recruited technicians' professional skills. Biographies of English specialists (engineers, mechanics, etc.) are considered in the context of international conjuncture, which at the time was characterized by an increase in tension in English-Russian relations and the upcoming war. The paper demonstrates that the attitude of some British men towards their service in the Urals changed for the worse because the Crimean war had begun. Others continued their contract work in the Urals in spite of the military confrontation between Russia and England. The activity of British technical specialists in the Urals was a reflection of peculiarities in English-Russian relations, in which cooperation in economic and technological spheres could coexist with a drastic deterioration of political relations.

Keywords: the British; technical cooperation; the Urals; English-Russian relations.

Статья посвящена исследованию одной из сторон британско-российского сотрудничества в 1840–50-е гг., заключавшейся в обмене техническими кадрами. Исследование проведено на основе делопроизводственных и актовых источников, отложившихся в фондах центральных и местных органов управления российской горной промышленностью. Особое место среди них занимают контракты с британскими специалистами, а также служебная переписка. Характерные черты технического сотрудничества проиллюстрированы яркими примерами службы англичан на заводах Урала. Проанализированы обстоятельства вербовки и условия работы по контрактам как высококвалифицированных инженеров, так и рядовых мастеров. В изучаемый период англичане оказались наиболее востребованными специалистами, поскольку считались носителями передового технологического опыта и знаний. Такое восприятие распространялось на всех, а не только на представителей профессий, требующих наибольшей образованности и квалификации. Выявлен персональный состав британских специалистов. Во второй половине 1840-х – начале 1850-х гг. на уральских заводах работала команда корабельных мастеров во главе с инженером Джеймсом Карром, которая обеспечила развитие судостроения. Активно приглашались в этот период механики, молотовые мастера, специалисты по пудлингованию, формовщики. На высшие должности по технической части уральских казенных заводов нередко назначались выходцы из Англии. Обмен опытом осуществлялся во время совместной работы британских и русских инженеров и мастеров, а также в ходе обучения. В статье показана неоднозначность этого взаимодействия, сложности, возникавшие по вине и той и другой стороны. Источники, документирующие процессы найма и увольнения

иностранцев, свидетельствуют о случаях, когда привлечение приезжих специалистов не давало ожидаемых результатов. Выявлены причины и последствия неудавшихся попыток использования британского технологического опыта на российских заводах, среди которых техническая неподготовленность уральской промышленности, несоответствие квалификации приглашенных иностранцев тем задачам, которые перед ними ставились, недостаточная осведомленность российской стороны о профессиональном уровне контрактуемых. Судьбы британских специалистов (инженеров, механиков и пр.) рассматриваются в контексте международной конъюнктуры, характеризовавшейся в исследуемый период нарастанием напряженности в англо-русских отношениях с последующими военными действиями. Показано, что отношение одних британцев к службе на Урале менялось в негативную сторону в связи начавшейся Крымской войной, другие же, несмотря на военную конфронтацию России и Англии, продолжали работать на уральских заводах, не прерывая контрактов. Деятельность британских технических специалистов на Урале является ярким отражением специфики англо-русских отношений, в которых сотрудничество в сфере экономики и технологий могло проходить наряду с жестким обострением внешнеполитических отношений.

Ключевые слова: британцы, техническое сотрудничество, Урал, англо-русские отношения.

Вопрос о причинах Первой мировой войны крайне сложен и выступает предметом постоянных дискуссий в историографии. Однако очевидно, что ситуация начала XX в. возникла не вдруг. Кризис и новые зоны напряженности в Европе формировались задолго до конфликта – во второй половине XIX столетия. Прологом к Первой мировой стали другие военные столкновения: франко-прусская, русско-турецкая войны 1870-х гг., но еще раньше – в 1853–1856 гг. – Крымская война обнажила многие противоречия и кризисные стороны международных отношений в Европе.

Для России поражение в Крымской войне стало тяжелым ударом и ярко продемонстрировало серьезное отставание российской технико-экономической базы от мирового уровня. Кризис, в том числе в горнозаводской промышленности, наметился и все больше проявлялся на рубеже 1840–50-х гг. Попытки преодоления этой ситуации уже с середины 1840-х гг. состояли, в частности, в активном приглашении в Россию иностранных специалистов, в первую очередь британцев, на которых возлагались надежды по введению прогрессивных технологий. Не всегда эти попытки оказывались успешными, однако даже в преддверии военных событий обмен техническими кадрами не прекращался, и во время Крымской войны на Урале работали британские специалисты.

Э. Кросс в монографии, посвященной британцам в Петербурге XVIII в., называет приглашенных специалистов различных профес-

сий «необходимыми иностранцами» (“necessary foreigners”), которые занимались обучением русских мастеров и практиковали свои знания и навыки, что рассматривалось как жизненно необходимая мера для российской модернизации [Cross, p. 5]. Прежде всего, уральская промышленность нуждалась в квалифицированных инженерах и механиках для усовершенствования железоделательного производства и развития машиностроения с помощью новых технологий. Вербовка специалистов осуществлялась российскими представителями за рубежом. При этом привлечь самых высококвалифицированных инженеров оказывалось непросто и дорого. Показателен комментарий российского посла в Лондоне Ф. И. Бруннова, которому в 1846 г. было поручено пригласить английских специалистов на Урал для развития судостроения. Посол отмечал, что «от усилившегося развития в Англии кораблестроения и железных дорог, тамошние инженеры высшего разряда, пользуясь в самом отечестве своим большими выгодами, неохотно соглашаются отправиться на уральские заводы и предъявляют большие требования» [ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 5592, л. 1–1об.]. Поэтому вместо двух «искусных мастеров», как было запланировано, он решил пригласить одного, но известного уже своими знаниями и опытом, остановив свой выбор на Джеймсе Карре, который заслужил репутацию талантливого инженера. По мнению Ф. И. Бруннова, пароходы, сделанные в Англии по проектам Дж. Карра, служили «порукой» его познаний и мастерства. Вместе с Дж. Карром приехали трое его помощников: Вильям Ли, Иосиф Дженнингс и Ричард Джексон. И. Дженнингс был определен вместе с Дж. Карром на Воткинский завод в должность парово-котельного мастера. Р. Джексон и В. Ли направлены были в Екатеринбург, на механическую фабрику. Джеймсу Карру в продолжение его службы запрещено было заключать какие-либо иные контракты, а также отлучаться с Камско-Воткинского завода, за исключением поездок в Екатеринбург. Это была команда корабельных мастеров, благодаря которым на Урале получило развитие судостроение. Уже в 1847 г. был построен пароход «Астробад», а к 1852 г. сооружено еще несколько судов. В 1852 г. были продлены контракты с Джеймсом Карром и Иосифом Дженнингсом на пять лет. Дж. Карру в добавление к прежнему контракту вменялось в обязанность найти двух горных инженеров, разбирающихся в теории и практике судостроения, при необходимости съездить в Англию, но не более чем на четыре месяца и за свой счет [ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 5592, л. 7–15, 20–21, 28].

На примере развития судостроения на уральских заводах прослеживается также британско-российское сотрудничество в форме командирования в Англию и обучения там инженеров из России. Горный инженер капитан Якоби обучался пароходостроению в Англии. Однако к моменту, когда было решено организовать на Урале строительство железных пароходов, знаний инженера оказалось недостаточно, поскольку он разбирался только в том, что касалось деревянных судов. Поэтому с приездом корабельного архитектора Джеймса

Карра и его команды капитан Якоби был прикреплен к ним в качестве ученика. Но оказалось, что Дж. Карр и его помощники не слишком приветствовали практику присутствия при их работе русских специалистов, желавших обучиться проектированию и строительству железных пароходов. Капитан Якоби указывал на то, что, находясь на уральских заводах, хотя и должен был учиться мастерству у англичан, встречал в этом затруднения. Причина состояла в том, что визиты его на производство судов на Воткинском заводе были эпизодичны, так как он старался избежать «неприятностей со стороны судостроителей, происходивших иногда по причине слишком частых, по их мнению, моих (Якоби. – Е. О.) посещений». Поэтому Якоби сумел освоить только те нюансы, которые отличались от технологии строительства деревянных судов. Но благодаря обучению в Англии капитан Якоби подтвердил, что считает себя способным к «удовлетворительному строительству железных пароходов», то есть может руководить постройкой судов по поданным чертежам. Способность к работам под его руководством подтвердили два других горных инженера [ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 6610, л. 10–13, 16].

С конца 1830-х гг. на заводах Урала работали британцы Самуил и Джон Пенны и Бернард Аллендер, которые ввели на Камско-Воткинском заводе пудлингование, что стало первым подобным опытом в России. Пудлингованием, а также введением машинной сварки ружейных стволов занимался на Урале в 1849–1856 гг. Иосиф Тальбот. На рубеже 1840–50-х гг. на Урал были приглашены не только инженеры, но и мастера более низкой квалификации. В 1848 г. в Екатеринбург для работы на паровых молотах Несмита приехали из Англии молотарь Брайан Гардкестль и сварщик Томас Вилькинсон. Но к этому времени в Екатеринбурге еще не было молота Несмита, и мастера оставались без работы, а вот на Воткинский завод паровой молот в скором времени должны были доставить из Санкт-Петербурга. Поэтому решено было Т. Вилькинсона и Б. Гардкестля отправить в Воткинск. В декабре 1849 г. Брайан Гардкестль умер, у него остались жена и четверо малолетних детей. Вдове мастера была оказана помощь при продаже имущества, оставшегося после смерти супруга, и выплачено назначенное ему жалование в 32 фунта стерлингов. Однако вырученные с продажи имущества деньги были отданы в счет долгов Брайана Гардкестля [ГАСО, ф. 43, оп. 2, д. 1309, л. 138; ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 5701, л. 1–2, 143–143об.].

Летом 1850 г. на Урал был выписан из Англии другой молотовой мастер – Генри Инглес, родом из Ливерпуля. Ранее он работал у самого Джеймса Несмита, который и рекомендовал его российскому генеральному консулу в Лондоне, сказав, что Г. Инглес «заслуживает во всех отношениях совершенного одобрения» как благодаря высокому качеству произведенных изделий, так и его «скромным, трезвым поведением». Генри Инглес приехал на Урал вместе с женой Елизаветой и сыном Эдуардом Вильямом. Часть своего жалованья инженер по-

просил отправлять в Англию, матери [ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 6610, л. 235; д. 6018, л. 8].

Англичанину Томасу Вилькинсону летом 1851 г. было объявлено горным начальством о том, что по истечении в скором времени срока контракта он не будет оставлен на службе на Камско-Воткинском заводе за отсутствием необходимости. В августе 1850 г. Т. Вилькинсон был отправлен в Англию через Санкт-Петербург, где в штабе Корпуса горных инженеров британцу было выдано свидетельство о его службе в России [ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 6018, л. 269, 273, 280].

Контракты с британскими инженерами и механиками высшего разряда, такими как Джеймс Карр, Самуил Пенн, Евстафий Вигзель, были составлены тщательным образом, с учетом высоких требований иностранцев к условиям службы. Так, согласно контракту Дж. Карр получал жалованье размером в 8 800 руб. серебром в год, обеспечивался казенной квартирой с отоплением, освещением и прислугой, а также конюшней и сараем, то есть всеми необходимыми удобствами для ведения хозяйства. Корабельный архитектор пользоваться должен был почетом, соответствующим чину полковника. Дж. Карр наделялся правом беспошлинного провоза имущества, принадлежащего ему и его семейству; на проезд из Лондона до Санкт-Петербурга он получал 500 фунтов стерлингов (ф. ст.) [ЦГА УР, ф. 212, д. 5592, л. 2–3]. Самуил Пенн получал жалованье в 10 000 руб. и аналогичные пособия. Доходы англичан в несколько раз превышали заработную плату русских инженеров и были соразмерны жалованью горных администраторов и чиновников, а иногда и превосходили их. Условия работы специалистов более низкой квалификации были, безусловно, скромнее, но все же оставались на высоком уровне. Всем иностранцам предоставлялись казенные квартиры и прислуга. Европейские специалисты освобождались от каких-либо податей, пошлин и повинностей.

Англичане приезжали в Россию с целью заработка, улучшения благосостояния. Довольно сложно соотнести и оценить уровень жизни специалистов во время службы на Урале и в бытность их на родине в Англии. Однако можно сделать некоторые общие выводы, опираясь на существующие исследования по социально-экономической истории Британии, из которых следует, что представители так называемой трудовой аристократии в Англии (наиболее искусные мастера, работники, исполнявшие руководящие функции) получали в неделю от 28 шиллингов до 2 ф. ст. Некоторые приглашенные британцы на Урале получали немногим больше – по 3 ф. ст. в неделю, однако и квалификация их была невысока. Жалованье в 125 ф. ст. соответствовало уровню доходов небогатой английской семьи среднего класса, а 300–500 ф. ст. (среднее жалованье помощников Дж. Карра и С. Пенна) – для британцев вполне достаточный доход для содержания семейства. Доходы Дж. Карра (около 1 400 ф. ст.) и С. Пенна (1 580 ф. ст.) являлись для английских специалистов уже вполне существенной суммой [Hobsbawm, p. 154–155].

Опыт приглашения на уральские заводы британцев, однако, не всегда давал ожидаемые результаты. Так, в 1849 г. для работ по строительству паровых машин из Англии были вызваны два мастера из графства Ланкашир: Самуил Броун, «знающий формовку в песок», и Вильям Тиндль, формовщик в глиняные формы. В Англии они работали на заводе Патрикрофт. Срок контракта с английскими формовщиками составлял три года, в течение которых они обязывались «употребить все свои усилия» для исполнения порученных им работ и обучить русских мастеров искусству своей профессии. Российское правительство обязывалось выплачивать С. Броуну и В. Тиндлю по 3 ф. ст. еженедельно, а также предоставить «приличное помещение с отоплением и освещением», взяв на себя необходимые расходы на ремонт и содержание квартир. Британские специалисты освобождались от податей, пошлин и повинностей. Жена В. Тиндля Анна и двое его сыновей проживали в Престоне. Жена и дочь С. Бrouwна в период его службы на Урале жили в Ланкашире. Анна Тиндль и Анна Броун ежемесячно получали по 4 ф. ст., которые удерживались из жалованья их мужей. В контрактах оговаривалось, что в случае, если семьи мастеров изъявят желание переехать на Урал, им будут компенсированы все издержки по прибытии в Екатеринбург [РГИА, ф. 37, оп. 10, д. 35, л. 1–2, 13–18].

Однако британцы В. Тиндль и С. Броун не оправдали ожиданий, связанных с их приездом на Урал. По свидетельствам заводской администрации, «будучи простыми рабочими», они не знали многих тонкостей производства, а потому «изделия их очень часто не удавались, и цель, для которой они <были> выписаны, не достигнута». В ноябре 1852 г. по окончании срока контрактов главным начальником уральских заводов В. А. Глинкой было принято решение об отправке В. Тиндля и С. Броуна на родину [РГИА, ф. 37, оп. 10, д. 35, л. 173–174об.]. Вероятно, основной причиной неудачи стала неосведомленность или неверное представление российской стороны о квалификации этих мастеров. Ведь их, как и других англичан, стремились приглашать для того, чтобы они не просто осуществляли определенные производственные задачи, но и выступали новаторами и в какой-то степени руководителями порученного им участка работ. Известный российский англовед Н. А. Ерофеев, анализируя статистику численности и профессиональной принадлежности иностранцев, приведенную в «Журнале министерства внутренних дел» 1835 г., отмечает, что 23 % приезжих англичан отнесены к ремесленникам, однако подчеркивает, что «в действительности, многие из этих людей в России занимали должности техников и надсмотрщиков. Некоторые были специалистами своего дела и управляли заводами и фабриками, главным образом в тяжелой и текстильной промышленности, т. е. в отраслях, где авторитет английской техники стоял особенно высоко» [Ерофеев, с. 65].

Другой пример – работа на Камских заводах Иосифа Тальбота. Британец уже был известен в России своими заслугами во время службы на Сестрорецком заводе, а потому на выгодных условиях был пригла-

шен на Урал. Жалованье И. Тальбота состояло из двух частей: 3 200 руб. серебром в год он должен был получать за работу на Ижевском заводе и 5 000 руб. серебром – на Воткинском. Таким образом, размер его годового жалованья был достаточно высоким – 8 200 руб. серебром. Из-за незнания И. Тальботом русского языка в качестве помощника по строительной части и письмоводству для него назначался состоявший на службе при Сестрорецком заводе в должности механика и переводчика британский подданный Генрих Броун, которому было определено жалованье в 3 000 руб. серебром в год. По условиям контрактов И. Тальботу и Г. Броуну предоставлялись в Ижевске и Воткинске удобные квартиры с отоплением, освещением и одним прислужником, а в случае неимения таких квартир – квартирные деньги. Для осуществления необходимых работ в подчинение И. Тальботу передавались русские мастера, которых он мог отстранить от службы, если сочтет неспособными и ненадежными, и требовать других работников. Инженер имел право на отпуск для поездки в Англию сроком на два месяца с целью приобретения сведений о новейших усовершенствованиях технологий выделки оружия [ГАСО, ф. 43, оп. 2, д. 1347, л. 3–5об.].

В мае 1854 г., когда срок контракта с Иосифом Тальботом подходил к концу, стало очевидно, что принятых на себя обязательств британец не выполнил. Результаты семилетней работы И. Тальбота оказались неудовлетворительными: многое не было сделано, обнаружился высокий процент брака. Причины неудач заводское начальство видело в том, что, во-первых, значительная часть срока контракта была потрачена только на составление и рассмотрение проектов И. Тальбота. Во-вторых, на? возведение столь обширных сооружений, требовавшихся для выполнения проекта иностранца, отведенного времени было недостаточно. Наконец, в-третьих, И. Тальбот и его помощник Г. Броун совершенно не заботились об успехе порученного им дела, хотя заводская администрация оказывала им всяческое содействие. Тем не менее И. Тальбота оставили на службе еще на два года в надежде на то, что ему удастся исправить положение [ГАСО, ф. 43, оп. 2, д. 1347, л. 264–265; ЦГА УР, ф. 4, оп. 1, д. 876, л. 81, 124–135]. Что касается механика Г. Броуна, то он по окончании в 1854 г. срока контракта пожелал прекратить службу в горном ведомстве [РГИА, ф. 37, оп. 10, д. 35, л. 190об.]. Через два года ситуация, однако, не изменилась. И. Тальбот так и не выполнил поставленные перед ним задачи. Так, например, он должен был довести выработку железа до такой степени чистоты, чтобы брак не превышал 20 %. Однако помимо прочих неудач Иосифа Тальбота брак при выделке ствольного железа составлял 44 %.

В августе 1856 г. контракт с И. Тальботом был расторгнут. Несмотря на фактическое невыполнение обязательств, англичанин требовал дополнительных выплат за свою службу. Учитывая, что последние два года он работал без Г. Броуна, а значит, выполнял и его обязанности, И. Тальбот требовал выдать ему за это соответствующее содержание и квартирные деньги. По свидетельствам же завод-

ских служащих, И. Тальбот и Г. Броун лишь изредка бывали на Воткинском заводе, в результате чего постройка сооружений шла там очень медленно, а за последние два года английский инженер, хоть и приезжал на место проведения работ, но «не зная вовсе дела лишь затруднял исполнителей проекта своими требованиями изменений и переделок» [ГАСО, ф. 43, оп. 2, д. 1347, л. 348–368]. Из-за затеянной Иосифом Тальботом полной перестройки цехов Камско-Воткинский и Ижевский заводы к началу Крымской войны оказались в неудовлетворительном состоянии [Шкерин, с. 264]. Учитывая предыдущий успешный опыт работы британца на Сестрорецком заводе, можно предположить, что одной из главных причин неудач стала техническая неподготовленность уральских предприятий к технологическим новшествам. В 1856 г. контракт с И. Тальботом был окончательно расторгнут, и британец покинул уральские заводы.

Международная конъюнктура влияла на отношение некоторых британских специалистов к службе в России. Джеймс Карр в 1854 г. подал прошение об увольнении, объяснив свое решение начавшейся Крымской войной. Обратившись к горному начальнику, он заявил, что «соображаясь с законами своего отечества, не может заниматься постройкой таких пароходов и судов, которые прямо или косвенно могут способствовать императорскому правительству в нынешней войне России с Англией». Деятельность его в России оказывается теперь тем, что «долг английского гражданина не позволяет ему делать». По взаимному согласию обеих сторон решено было прекратить действие контракта. Отзываясь о службе Дж. Карра, генерал В. А. Глинка отмечал, что корабельный архитектор усердно и добросовестно исполнял свои обязанности и что отныне никаких затруднений в постройке пароходов и барж на Воткинском заводе не возникнет [ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 6610, л. 1–1об., 2об.]. Помощник Дж. Карра Вильям Ли, перебравшийся на Урал с семейством из тринадцати человек, оставался на службе в России в течение всего периода войны. В 1855 г. он снова продлил контракт и лишь в марте 1857 г. был уволен со службы на Екатеринбургской механической фабрике по инициативе горной администрации [ГАСО, ф. 43, оп. 2, д. 1309, л. 220–221; Бондаренко, Микитюк, Шкерин, с. 38].

Показательна судьба британского механика Евстафия Вигзеля из Гринвича, который был приглашен для строительства машин для пароходов. В начале 1850-х гг. он служил на Камско-Воткинском заводе, получал солидное жалование, его высоко ценили. В 1853 г. согласно условиям контракта Е. Вигзелю был предоставлен отпуск для поездки в Англию. Прежде чем отправить его в эту поездку, Горное начальство заключило с британцем новый контракт, по которому он назначался главным механиком уральских заводов [ГАСО, ф. 24, оп. 32, д. 782, л. 2–10; ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 5592, л. 63–64]. Но уже в 1854 г. место главного механика занял русский горный инженер А. А. Грамматчиков [Бондаренко, Микитюк, Шкерин, с. 39]. Возможно, Е. Вигзель, как и Дж. Карр, решил прекратить службу в России и возвратился в Англию.

В этой связи не будет ли уместным предположить, что и незаинтересованность в успехе работы на Урале, в чем обвиняли И. Тальбота заводские служащие, отчасти была обусловлена начавшейся войной?

Евстафий Вигзель на посту главного механика должен был сменить другого британца – Петра Тета, служившего на Урале с 1828 г., а в 1844 г. открывшего в Екатеринбурге частную механическую фабрику, которую позже сдал в аренду своим родственникам Петру Гаксу и Гектору Гуллету. В 1842 г. П. Тет был командирован в Англию, Бельгию и Германию для ознакомления и последующего внедрения на Урале новых устройств и машин, используемых в Европе. Петр Тет оказывал содействие команде иностранных корабельных мастеров в конце 1840-х гг., из состава которой в Екатеринбурге работали Ричард Джаксон и Вильям Ли. П. Тет отвечал за помощь при постройке англичанами паровых машин на Екатеринбургской механической фабрике. В 1853 г. Петр Тет вернулся в Великобританию и лишь изредка впоследствии приезжал на Урал по делам фабрики. На Урале также служил брат Петра Тета, Эдуард, который в 1836 г. построил на Пожевском заводе третий российский паровоз «Пермяк», за что в 1839 г. получил золотую медаль. Как утверждает В. А. Шкерин, дальнейшая судьба Эдуарда Тета известна лишь фрагментарно. По одной из версий, в 1855 г. он основал в Перми механико-литейный завод судостроительного профиля, а по другой – приобрел это предприятие у Роберта Гуллета [Шкерин, с. 262–264; Козлов, с. 23, 139; Металлургические заводы, с. 385; Зейферт, с. 297–299]. Однако очевидно, что во время Крымской войны Эдуард Тет продолжал свою деятельность на Урале, равно как и представители других английских династий, обособившихся в России, – Гаксов и Гуллетов.

Даже приведенные примеры позволяют поставить вопрос о специфике взаимоотношений Англии и России. Эта специфика, как представляется, определилась исключительным экономическим прагматизмом, проявляемым в первую очередь со стороны британской короны. Даже обострение международной обстановки и двусторонних отношений далеко не сразу и не всегда приводило к свертыванию экономических отношений Англии с Россией. Связи между этими двумя странами должны были зайти в слишком острую фазу, чтобы экономические отношения были прерваны. Надо заметить, что отмеченный экономический прагматизм был, вероятно, постоянной чертой, определявшей британскую внешнюю политику по отношению к России едва ли не с XVI в. Возможно, он был обусловлен исключительной мощью английских буржуазных слоев, которая оказывала реальное влияние на политические процессы в стране.

В любом случае, даже военное противостояние Англии и России могло проходить на фоне парадоксальных фактов сотрудничества в сфере экономики и технологий, примеры чему мы находим в период Крымской войны и в годы, непосредственно ей предшествовавшие.

Список литературы

Бондаренко Ф. В., Микитюк В. П., Шкерин В. А. Британские механики и предприниматели на Урале в XIX – начале XX в. Екатеринбург : Банк культурной информации, 2009. 86 с.

ГАСО – Государственный архив Свердловской области. Ф. 43.

Ерофеев Н. А. Туманный Альбион: Англия и англичане глазами русских. 1825–1853 гг. М. : Наука, 1982. 319 с.

Зейферт В. Посланцы туманного Альбиона на Урале и в Екатеринбурге // Уральская старина. Вып. 4. Екатеринбург : Академкнига, 2000. С. 295–313.

Козлов А. Г. Творцы науки и техники на Урале. XVII – начало XX века. Свердловск : Средне-Уральское книжное издательство, 1981. 224 с.

Металлургические заводы Урала XVII–XX вв. : Энциклопедия. Екатеринбург : Академкнига, 2001. 535 с.

РГИА – Российский государственный исторический архив. Ф. 37.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики. Ф. 4; Ф. 212.

Шкерин В. А. Иностранцы в XIX в. как агенты распространения инноваций // Диффузия технологий, социальных институтов и культурных ценностей на Урале (XVIII – начало XX в.) / отв. ред. Е. В. Алексеева. Екатеринбург : УрО РАН, 2011. С. 256–270.

Cross A. G. “By the banks of the Neva”: chapters from the lives and careers of the British in eighteenth-century Russia. Cambridge ; New York : Cambridge University Press, 1997. 474 p.

Hobsbawm E. J. Industry and Empire : From 1750 to the Present Day (The Pelican Economic History of Britain. Vol. 3.). Harmondsworth : Penguin books, 1976. 384 p.

References

Bondarenko, F. V., Mikityuk, V. P. & Shkerin, V. A. (2009). *Britanskie mehaniki i predprinimateli na Urale v XIX – nachale XX v.* [British Mechanics and Entrepreneurs in the Urals in the 19th – Early 20th Centuries]. 86 p. Yekaterinburg, Bank kul'turnoj informacii.

Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Udmurtskoj respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic]. F. 4; F. 212.

Cross, A. G. (1997). “By the banks of the Neva”: chapters from the lives and careers of the British in eighteenth-century Russia. 474 p. Cambridge & New York, Cambridge University Press.

Erofeev, N. A. (1982). *Tumannyyj Al'bion: Angliya i anglichane glazami russkih. 1825–1853gg.* [Foggy Albion: The English in the Eyes of Russians. 1825–1853]. 319 p. Moscow, Nauka.

Gosudarstvennyj arhiv Sverdlovskoj oblasti [State Archive of Sverdlovsk Region]. F. 43.

Hobsbawm, E. J. (1976). *Industry and Empire : From 1750 to the Present Day.* (The Pelican Economic History of Britain. Vol. 3.). 384 p. Harmondsworth, Penguin books.

Kozlov, A. G. (1981). *Tvorczy' nauki i tehniki na Urale. XVII – nachalo XX veka* [Creators of Science and Technology in the Urals. 17th – Early 20th Centuries]. 224 p. Sverdlovsk, Sredne-Ural'skoe knizhnoe izdatel'stvo.

Metallurgicheskie zavody' Urala XVII–XX vv.: E'nciklopediya [Metallurgical Plants of the Urals: 17th – 20th Centuries: An Encyclopaedia]. (2001). 535 p. Yekaterinburg, Akademkniga.

Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv [Russian State Historical Archive]. F. 37

Shkerin, V. A. (2011). Inostrancy' v XIX v. kak agenty' rasprostraneniya innovacii [Foreigners in the 19th Century as Distributors of Innovations]. In Alekseeva, E. V. (Ed.). *Diffuziya tehnologij, social'ny'h institutov i kul'turny'h cennostej na Urale (XVIII – nachalo XX v.)* 405 p. Yekaterinburg, UrO RAN.

Zejfert, V. (2000). Poslanczy' tumannogo Al'biona na Urale i v Ekaterinburge [Envoys of Foggy Albion in the Urals and Yekaterinburg]. In *Uralskaya starina* (Iss. 4, pp. 295–313). Yekaterinburg, Akademkniga.

The article was submitted on 10.06.2015

Ольга Константиновна Ермакова,
кандидат исторических наук
Институт истории и археологии
Уральского отделения
Российской академии наук;
Уральский федеральный
университет,
Екатеринбург, Россия
ermakovaok@mail.ru

Olga Ermakova, Dr.,
Institute of History and Archaeology,
Ural Branch of the Russian
Academy of Sciences;
Ural Federal University,
Yekaterinburg, Russia
ermakovaok@mail.ru